



## Bahnprivatisierung gescheitert Kirchner gegen Börsenbahn

Ob Neuseeland, Argentinien, Estland oder Großbritannien: Bahnprivatisierung hat sich als schädlich, teuer, umweltfeindlich, unsozial und ineffektiv erwiesen. In Estland und Neuseeland muss der Staat jetzt wieder das übernehmen und zusammenflicken, was die renditehungrigen Privatisierer vorher leichtfertig zerschlagen haben.

In Argentinien hat die Privatisierung einen Großteil des Netzes zerstört und

zigtausend Arbeitsplätze vernichtet. Die Pampa ist vom Bahnverkehr abgehängt. Es gab massenhaft Klagen über schlechten Service und gewaltsame Proteste. Im Juni 2007 hat Argentinien Präsident Nestor Kirchner ein Gesetz zur Wiederverstaatlichung der fragmentierten Bahnen unterzeichnet. Ebenso wieder in öffentliche Hand überführt wurden Post und Wasserversorgung. Damit hat sich Kirchner von seinem Vorgänger und Parteigänger Carlos Menem abgesetzt, der in den 90er Jahren die Privatisierungen eingeleitet hatte. Kirchners Frau und Nachfolgerin Cristina Kirchner verkündete jüngst die Wiederverstaatlichung der Rentenversicherung.

**Nun ist der Kollege Alexander Kirchner am Zug. Er hat die Chance, aus dem Schatten der Vorgänger hervorzutreten und jeder Form von Privatisierung und Zerschlagung unserer Bahn eine Absage zu erteilen. Gegen den massiven Widerstand unserer TRANSNET wäre eine Privatisierung unvorstellbar. Die Chance, die uns die Finanzkrise und die vorläufige Absage des Börsengangs bieten, müssen wir nutzen. Worauf warten wir noch?**



**Dividende  
dividiert die Bahn.**

## Vorsicht: Auch Mehdorn zerschlägt die Bahn

Machen wir uns nichts vor: Der DB-Vorstandsvorsitzende Hartmut Mehdom ist kein verlässlicher Verbündeter und kein Garant eines einheitlichen Bahnkonzerns. Er will wider besseres Wissen und mit der Brechstange Anteile der DB ML AG verschern. Das ist ein weiterer Schritt in Richtung Zerschlagung unserer Bahn.

Sobald einmal private Investoren die ersten ML-Aktienpakete übernommen haben, werden sie auf maximale Rendite drängen und jeden Arbeitsplatz und jeden Betriebsteil abstoßen, der nicht profitabel genug erscheint.

Dies zeigt auch die aktuelle Erfahrung mit der privatisierten Telekom AG, die trotz Rekorddividenden gnadenlos in viele Einzelteile zerschlagen wird. Schon unter Mehdom wurden seit 2000 profitable DB-Tochtergesellschaften verkauft: PFA Weiden, Fernmeldewerk München-Aubing (RCF), Deutsche Touring, Deutsche Eisenbahnreklame, Scandlines, Aurelis... Von unseren Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat erwarten wir, dass sie uns beim Gewerkschaftstag Rechenschaft über ihr Abstimmungsverhalten in diesen Fragen ablegen.

## Erst die Inhalte, dann die Köpfe

„TRANSNET befindet sich in einer Ihrer schwierigsten Zeiten“, schreibt Lothar Krauß an alle Funktionäre und Mitglieder unserer Gewerkschaft. Der 18. Gewerkschaftstag kann und muss einen gründlichen Neuanfang wagen. Einen Fehlstart dürfen wir uns nicht leisten.

Daher sind die Delegierten gut beraten, wenn sie zu allererst in Ruhe die aktuelle Lage unserer Gewerkschaft diskutieren und analysieren, über einen Ausweg beraten, die vorliegenden Anträge gründlich debattieren – und erst dann ganz am Ende das Personal auswählen. Die vom Geschäftsführenden Vorstand auf der Tagesordnung gleich für den ersten Tag vorgesehenen Vorstandswahlen sollten nach hinten geschoben werden. In der Krise gilt mehr denn je: Erst die Inhalte bestimmen und sachlich diskutieren – dann werden sich aus der Diskussion heraus auch die für einen Neuanfang geeigneten KandidatInnen finden lassen.

### **EU-Kommission will völlige Zerschlagung**

„Die Europäische Kommission will noch mehr Zerschlagung“, warnt die Europäische Transportarbeiterföderation (ETF) vor einem neuen Eisenbahnpaket: „Integrierte Unternehmen sollen zerstört werden.“ Dagegen protestierten jüngst 20.000 EisenbahnerInnen aus ganz Europa in Paris. Wie positioniert sich TRANSNET?

Siehe Rückseite



13. November 2008: 20.000 EisenbahnerInnen demonstrieren in Paris

## Europaweit gegen Privatisierung

### ETF gegen Zerschlagung, Liberalisierung und Ausverkauf der Eisenbahnen

Gegen die zunehmende Liberalisierung und Privatisierung im Eisenbahnsektor gingen am Donnerstag in Paris 20.000 Gewerkschafter aus ganz Europa auf die Straße. Die Eisenbahner folgten einem Aufruf der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) und waren aus nahezu allen europäischen Ländern in die französische Hauptstadt gekommen. Bei sonnigem Herbstwetter marschierten sie von der Bastille zum Montparnasse-Bahnhof.



Es sind überall die gleichen Probleme und Sorgen, die Eisenbahner zusammen auf die Straße bringen und die Internationalität dieser Demonstration ausmachen, bestätigt Dieter Mohr von TRANSNET, der mit 30 KollegInnen aus dem Saarland angereist ist. „Zusammen kämpfen“, hat sich ein Eisenbahner aus Toulouse in mehreren Sprachen auf ein großes Plakat geschrieben und geht damit direkt auf Kollegen aus anderen Ländern zu.

Stein des Anstoßes sind für die ETF EU-Richtlinien der letzten Jahre, die den Weg für eine Aufspaltung bisheriger einheitlicher Staatsbahnen und internationalen Verdrängungswettbewerb auf dem Rücken von Beschäftigten, Kunden, Sicherheit und Umwelt gebahnt und zur Vernichtung zahlreicher Arbeitsplätze geführt haben. „Keine weitere Liberalisierung und Zerschlagung“ und den Erhalt öffentlicher Bahnen fordert die ETF an die Adresse der EU und der Regierungen. Anstatt die Bahnen ganz oder teilweise in die Hand privater Investoren zu legen, sollten sie als Rückgrat eines sozialen und ökologischen Verkehrssystems vom Staat gefördert werden, so der Dachverband. Agapito Alcarazo von der spanischen UGT beklagt, dass die Trennung von Infrastruktur und Betrieb und das Vor-

dringen privater Güterbahnen für die Beschäftigten zunehmend prekäre Arbeitsverhältnisse mit sich bringen. Ähnlich äußern sich seine Kollegen von der portugiesischen CGTP und der französischen SUDRail. Die Ungarin Erika Tamasz beklagt den Flurschaden, den der EU-Liberalisierungsdruck in ihrem Land angerichtet hat. Aus dem bunten Fahnenmeer ragt die französische CGT heraus, die die Mehrzahl der Demonstranten stellt und Aktive aus allen Landesteilen mobilisiert hat. „Vor der Liberalisierung hatten wir mehr Güter auf der Schiene“, stellt CGT-Chef Bernard Thibault fest und bemängelt, dass die französische SNCF-Güterbahn FRET viele Güterverkehrsstellen aufgegeben hat. Einen ähnlichen Rückzug aus der Fläche gab es auch in Deutschland.

Aus Großbritannien, wo die Zerschlagung und Privatisierung der früheren British Rail vor rund 14 Jahren begann, sind starke Delegationen der Bahngewerkschaften RMT und TSSA angereist. TSSA-Vorsitzender Andy Bain warnt vor einem „Imperialismus“ und Wirtschaftskrieg bisheriger Staatsbahnen. So hat die Deutsche Bahn AG die größte britische Güterbahn EWS geschluckt und damit durch den Ka-

naltunnel auch in Frankreich Stützpunkte errungen. Die TSSA hatte 2004 beim Labour-Parteitag einen Beschluss pro Wiederstaatlichung der Bahnen durchgesetzt; die Labour-Regierung hat dies bisher ignoriert.

Auch RMT-Vorstandsmitglied Alex Gordon lässt nicht locker: „Wenn jetzt Neuseeland die Eisenbahn wieder verstaatlicht hat, dann können wir das in Großbritannien auch“. RMT-Mitglieder verteilen an die internationalen Demonstranten einen DVD-Dokumentarfilm mit französischen, deutschen und spanischen Untertiteln, der für das Projekt einer europaweiten Kampagne gegen Bahnprivatisierung, Lissabon-Vertrag und Abbau von Gewerkschaftsrechten wird.

„Diese Demonstration muss der Auftakt für eine starke Bewegung sein, mit der wir die europäischen Regierungen zur Abkehr von der Privatisierung zwingen und die Fragmentierung der Bahnen und ihrer Belegschaften überwinden müssen“, fordert Alex Gordon und hofft, dass der kürzlich abgeblasene deutsche Bahnbörsengang nie stattfinden wird.

Unterdessen werben kritische Hamburger Eisenbahner für Widerstand gegen die drohende Streichung internationaler Nachtzüge von der Hansestadt nach Brüssel/Paris und in alpine Winter-sportgebiete. Auch die Stilllegung vermeintlich „unrentabler“ Verbindungen, so die Kollegen, ist eine direkte Folge des Börsenwahns und überhöhter Renditeerwartungen.

Hans-Gerd Öfinger

Bahn von unten  
Postfach 2112 - 65011 Wiesbaden  
Tel./Fax 0611.406807  
info@bahnvonunten.de  
www.bahnvonunten.de  
V.i.S.d.P.: Hans-Gerd Öfinger